

## Recherches sociographiques



Pierre CAMU, *Problèmes des transports dans la région du Bas Saint-Laurent*; Huet MASSUE, *The Region with a Future : The Gulf and Lower St. Lawrence*

Yves Martin

Volume 1, numéro 2, 1960

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/055027ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/055027ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Département de sociologie, Faculté des sciences sociales, Université Laval

ISSN

0034-1282 (imprimé)

1705-6225 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer ce compte rendu

Martin, Y. (1960). Compte rendu de [Pierre CAMU, *Problèmes des transports dans la région du Bas Saint-Laurent*; Huet MASSUE, *The Region with a Future : The Gulf and Lower St. Lawrence*]. *Recherches sociographiques*, 1(2), 239–241.  
<https://doi.org/10.7202/055027ar>

elle se situe. Contester l'existence de hiérarchies urbaines, c'est en même temps contester, par exemple, nous semble-t-il, l'existence de ce qu'on appelle le "phénomène métropolitain". L'auteur n'a peut-être pas suffisamment tenu compte de toutes les implications du problème quand il a suggéré de reléguer aux oubliettes l'expression "hiérarchie urbaine" (254).

Sous le titre de "Géographie manufacturière de Montréal" (275-294), Ludger Beauregard présente un tableau de l'activité manufacturière à Montréal, de même qu'une description de la localisation des entreprises. Le texte est émaillé d'observations superficielles, qui trahissent l'absence d'analyse des phénomènes étudiés. La même faiblesse, le plan de l'analyse, se retrouve dans l'article de Richard Lapiere sur les "Aspects géographiques du tourisme à Montréal" (295-303) : pour discerner les facteurs "qui ont fait de Montréal un centre de tourisme", des recherches plus approfondies seraient sans doute nécessaires; il s'agit là, nous le reconnaissons, d'un sujet particulièrement difficile.

Dans une étude sur "L'industrie de la pêche en Gaspésie" (353-366), Pierre-Yves Pépin fait d'abord l'historique de cette activité fondamentale dans l'économie gaspésienne; il décrit ensuite la localisation des secteurs de pêche et des centres de transformation, puis il montre comment la préparation en usine et la distribution commerciale du poisson sont assurées de plus en plus par des organismes coopératifs; enfin, il énumère les principales mesures gouvernementales de protection et d'assistance aux pêcheurs. Il a pu observer que "le niveau de vie des pêcheurs (ceux qui utilisent des nouvelles techniques surtout) s'élève graduellement" et que "l'association pêche-travail en forêt permet (...) un certain équilibre de vie à la population installée sur une grande partie du littoral de la péninsule gaspésienne" (365).

Mentionnons encore les articles de Michel Philipponneau, "Le maréchal de Vauban, un ancêtre de la géographie appliquée au Canada" (95-101); Pierre Flatrès, "Bretagne et Canada: quelques aspects de l'émigration bretonne au Canada" (103-113); W. H. Parker, "Quebec City in the 1830's" (261-273); Jacques Girard, "Les industries de transformation en Nouvelle-France" (305-320); Trevor Lloyd, "Mining Development on Ungava Bay" (321-328); Fernand Grenier, "L'industrie canadienne de l'amiante" (329-341); Pierre Camu, "Les ports de la province de Québec" (393-401).

M. -Adélard TREMBLAY

et Yves MARTIN

Département de Sociologie,  
Université Laval.

Pierre CAMU, Problèmes des transports dans la région du Bas Saint-Laurent,  
Le Conseil d'Orientation Economique du Bas Saint-Laurent, 1960, xiii + 121 p.,  
Cartes, graphiques.

Huet MASSUE, The Region with a Future: The Gulf and Lower St. Lawrence,  
Montréal, The Lower St. Lawrence and Gulf Development Association, 1959, vii + 83 p.  
Graph., ill.

L'aménagement du territoire, la planification ou le développement économique régional sont encore, dans notre milieu, des notions nouvelles. On commence à peine à les voir apparaître dans les exposés relatifs aux politiques économiques de nos gouvernements. Les initiatives locales ont heureusement

devancé les prises de position officielles. L'activité du Conseil d'Orientation Economique du Bas Saint-Laurent paraît, de ce point de vue, particulièrement significative. Les membres de cet organisme ont, dès le départ, compris la nécessité d'appuyer sur une connaissance exacte du réel le choix d'une politique d'expansion. C'est ainsi qu'ils ont confié à des spécialistes le soin de mettre au point les études qui permettront d'évaluer systématiquement les problèmes, les besoins et les ressources de la région. L'étude de Pierre Camu, sur les problèmes des transports dans la région du Bas Saint-Laurent, s'inscrit dans ce programme de recherches.

P. Camu décrit d'abord l'équipement dont dispose actuellement la région, en ce qui concerne les transports, de même que les divers aspects du trafic des marchandises et du mouvement des voyageurs. Son inventaire des transports par eau est particulièrement minutieux; une partie importante du rapport y est consacrée. Des chapitres plus brefs portent sur le transport par chemin de fer, sur le camionnage et sur le transport des voyageurs.

Les limitations mêmes de la documentation disponible expliquent, pour une part, l'importance relative que l'auteur a donnée aux divers chapitres de son rapport. Ainsi, sur le trafic des marchandises par chemin de fer ou par camion, dans la région, on ne trouvera que peu de renseignements; sans de coûteuses enquêtes, il n'était pas possible de présenter, à ce sujet, un tableau plus complet. Quant aux transports par eau, au contraire, l'auteur a pu utiliser la statistique abondante que rassemble, à propos de chacun des ports canadiens de quelque importance, le Bureau Fédéral de la Statistique (dans une publication annuelle intitulée Shipping Report).

C'est précisément, d'ailleurs, sur les aménagements et le trafic des ports de la région que devait surtout insister l'auteur. La région du Bas Saint-Laurent est, en effet, un secteur qui accuse un certain retard, sur le plan économique, par rapport aux autres régions de la province. Or, sur l'autre rive du fleuve, une région nouvelle — la Côte Nord — se développe à un rythme très rapide. Les producteurs et commerçants du Bas Saint-Laurent trouvent là, à peu de distance, un marché qu'il leur importe de maintenir et d'étendre à leur avantage. Plusieurs des recommandations que soumet P. Camu, au terme de son étude, se rapportent à l'amélioration des liaisons entre la région du Bas Saint-Laurent et celle de la Côte Nord : il suggère, par exemple, outre le réaménagement des ports régionaux, l'établissement de trois services de bateaux-passeurs entre Rivière-du-Loup — Gros Cacouna et Tadoussac, entre Rimouski — Pointe-au-Père et Baie Comeau et entre Matane et Godbout. Retenons toutefois une importante remarque de l'auteur, à savoir que, malgré tout l'intérêt du marché de la Côte Nord, l'expansion économique du Bas Saint-Laurent ne sera assurée que si l'on multiplie — par l'amélioration des divers systèmes de transport — les relations économiques entre la région et toutes les autres régions de la province et du pays.

C'est aussi le problème des transports dans la région plus vaste de l'estuaire du Saint-Laurent qu'a principalement cherché à mettre en relief Huet Massue dans The Region with a Future : The Gulf and Lower St. Lawrence. Cette étude a été entreprise pour le compte de l'"Association pour le progrès du Golfe et du Bas Saint-Laurent", organisme patronné par les principales compagnies intéressées à l'exploitation des ressources de la Côte Nord (Canadian British Aluminum Co. Ltd., Hollinger-Hanna Ltd., Ontario Paper Co., Clarke Steamship Co. Ltd., Québec-Téléphone, etc.).

Le rapport de H. Massue constitue, en fait, un plaidoyer — un plaidoyer bien construit — en faveur de l'établissement d'un réseau de communications plus adéquat entre la Côte Nord, le Bas Saint-Laurent, les autres régions du pays et l'étranger.

Depuis quinze ou vingt ans, la Côte Nord, comprenant les vastes étendues du Nouveau-Québec et du Labrador, est, au Canada, l'un des territoires où se poursuivent les progrès les plus marqués sur

le plan du développement économique. H. Massue dresse le bilan impressionnant de la croissance observée dans les divers domaines de l'activité industrielle de cette région : exploitation du minerai de fer, production d'aluminium, utilisation des ressources hydrauliques, exploitation forestière, etc. Il insiste tout particulièrement sur l'évolution du trafic des marchandises en provenance de la Côte Nord ou destinées à la région. A propos de chacun des sujets qu'il aborde, l'auteur propose des prévisions relatives aux progrès qu'on peut envisager au cours des dix prochaines années. Il estime, par exemple, que la production de minerai de fer passera, de 7.8 millions de tonnes en 1958, à 35 millions de tonnes en 1970; que la production d'aluminium s'élèvera de 45,000 tonnes en 1958 à 180,000 tonnes en 1970; que la production d'énergie électrique pourra atteindre 6 millions de chevaux-vapeur en 1970 (1.2 million en 1958); que les capitaux investis dans les entreprises de la région augmenteront de quelque \$500 millions en 1960 à \$2,500 millions en 1970; que la population, estimée à 78,000 en 1959, sera d'environ 170,000 habitants en 1970.

Les développements prévus ne pourront se réaliser que si les mesures nécessaires sont mises en oeuvre pour relier aussi parfaitement que possible, en toute saison, la Côte Nord aux autres régions du pays et aux principaux ports de l'étranger. Les chiffres alignés par l'auteur sont, comme tels, convaincants; on regrette seulement que ses analyses soient la plupart du temps très courtes et souvent superficielles. Il reste que ce mémoire constitue un exposé commode et suffisamment complet de l'industrialisation d'une région qui, il y a vingt ans, présentait encore un aspect peu différent de celui qui s'offrait aux yeux d'un Jacques Cartier, quatre siècles auparavant.

Yves MARTIN

Département de Sociologie,  
Université Laval.

Evaluation de deux projets de logements à loyers modiques pour personnes âgées, Conseil des Oeuvres de Montréal, 1959, 61 p. et 23 p. Ill.

L'objectif de l'étude est de faire une "évaluation sérieuse des deux premiers projets (de logements pour personnes âgées) construits à Montréal afin de mieux connaître les résultats et permettre d'orienter les futurs développements en ce domaine". A l'aide d'un questionnaire, 50 ménages (sur 200) ont été interviewés en mars 1959. On voulait d'abord savoir qui étaient les locataires de ces logements : âge, sexe, état civil, occupation, langue, état de santé, lieu de résidence antérieur, etc.. On cherchait aussi à connaître le régime de vie actuel des locataires : façon de subvenir à leur propre entretien, contacts avec parents et amis, utilisation des loisirs. Enfin, on voulait évaluer les pavillons en fonction des besoins de leur clientèle.

La présentation des données et le texte en général ne pourraient servir de modèle à une étude scientifique. Il n'y a aucune hypothèse à vérifier, aucun schéma théorique, aucune conceptualisation. Dans tout l'ouvrage on ne retrouve qu'une seule référence (à la Loi nationale de l'habitation). On aurait, au moins, espéré une référence aux études analogues menées en France par Chombart de Lauwe. Le plus souvent, on ne présente que la compilation simple des réponses à chacune des questions. A peine retrouve-t-on deux ou trois tableaux de corrélation, par exemple le tableau X qui illustre le fait que les locataires qui gardent des contacts avec leurs enfants n'ont aucun ami résidant à l'extérieur des pavillons et inversement.